

① 広域交流を支える道路網の形成 ～より快適に、より便利に、より確実に～

平成23年度の主な取組状況

●高速道路や国道等の整備

主要都市間の所要時間短縮を図り、地域の産業経済を支えるため、高速道路や地域高規格道路、国道等の整備を推進しています。

東九州自動車道では、蒲江～北浦間の平成24年度供用に向け、宮崎県境のトンネルが貫通するなど、着々と整備が進められています。



【東九州自動車道宇佐IC付近の整備中の状況】



【東九州自動車道 陣が峰トンネルの貫通報告会】



【供用開始した本耶馬溪耶馬溪道路】



【本耶馬溪耶馬溪道路の整備後の状況】

中津市と日田市を結ぶ地域高規格道路・中津日田道路のうち、24年3月に中津市本耶馬溪町落合と中津市耶馬溪町山移を結ぶ本耶馬溪耶馬溪道路5.0km区間が供用しました。この整備に伴い、青の洞門や深耶馬溪など観光地へのアクセス性の向上や、災害時における代替路の確保などが図られます。

目標指標の達成状況

		10年前	H16年度 (計画時)	H23年度	H24年度	H27年度 (目標値)
大分市中心部まで概ね60分 で到達できる地域(面積) の割合	目標値a	—	—	68%	68%	70%
	実績値b	—	57%	68%	—	—
	達成率b/a	—	—	100%	—	—
高速道路ICに概ね30分で 到達できる地域(面積)の割 合	目標値a	—	—	77%	78%	84%
	実績値b	—	58%	77%	—	—
	達成率b/a	—	—	100%	—	—

業績評価

達成	東九州自動車道の整備を進めるとともに、中津日田道路・本耶馬溪耶馬溪道路の供用などにより、高速道路IC及び観光地等への時間短縮が図られます。
----	---

② 地域を支える道路網の充実

平成23年度の主な取組状況

● 国・県道の整備

国・県道の整備を推進し、日常生活の中心となる都市まで30分で移動できる地域(面積)の割合を高めるなど、旧町村部の利便性向上や地域間連携の支援に努めています。

23年度は、国道197号古宮小志生木バイパスの全線供用や主要地方道三重野津原線(矢田工区)の全線供用などにより、地域を支える道路網の充実に寄与しました。



【国道197号 古宮小志生木バイパス(大分市)】

全線供用により線形不良、幅員狭小の狭隘区間の解消が図られ走行環境が改善されます。また、走行時間の短縮により大分市中心部と佐賀県地域とのアクセス性が高まります。



【(主)三重野津原線 矢田工区(豊後大野市)】

線形不良、幅員狭小箇所の解消により、中九州横断道路大野ICや沿線観光施設へのアクセスが向上し、広域的な観光ルートの形成や安全で快適な通行の確保に寄与します。

● 観光を支援する道路整備

観光と地域づくりを一体のものとして進める「ツーリズム」の振興を支援するため、地域と一体となった道路整備や道路景観の改善を進めています。

23年度は、くじゅう連山を周遊する道路「ぐるっとくじゅう周遊道路」を構成する一般県道阿蘇くじゅう公園線など観光を支援する道路整備を行いました。



【(一)阿蘇くじゅう公園線 沢水工区
(竹田市久住町)】

これまで沿道観光施設と連携し、改良事業中の区間において歩道舗装を芝生で実施しました。23年度においても、景観等に配慮した道路整備を実施しました。

目標指標の達成状況

		10年前	H16年度 (計画時)	H23年度	H24年度	H27年度 (目標値)
各市町村の中心部まで概ね30分到達できる地域(面積)の割合	目標値a	—	—	76%	76%	77%
	実績値b	—	74%	76%	—	—
	達成率b/a	—	—	100.0%	—	—
救命救急センターまで概ね60分以内で到達できる地域(面積)の割合	目標値a	—	—	77%	77%	82%
	実績値b	—	64%	77%	—	—
	達成率b/a	—	—	100.0%	—	—
小規模集落から幹線道路へのアクセスを改善した集落数	目標値a	—	—	28	43	88
	実績値b	—	—	34	—	—
	達成率b/a	—	—	121.4%	—	—

業績評価

達成	国道197号(古宮～小志生木バイパス)の全線供用など、計画的に国・県道の整備を推進したことから中心部へのアクセスなど日常生活の利便性が向上しました。
----	--

③ 海上輸送拠点の充実

～産業経済を支え、地域の発展をめざして～

平成23年度の主な取組状況

●海上輸送拠点の整備

【津久見港堅浦地区】

・近年、砂利・砂を取り扱う船舶が大型化しており、既存公共ふ頭の利用に際しては、水深不足のため、喫水調整を行い入港しています。そのため船舶の大型化に対応する新たな埠頭を整備し、貨物の輸送効率化を通じて地域産業の活性化に寄与します。23年度は岸壁(-7.5m)の整備を行いました。

【臼杵港下り松地区】

・現在、港内にフェリー・造船所・魚市場が混在し、大型船入港時は小型船の航行が危険な状態となっています。また、フェリー埠頭は平成元年に造られ老朽化が進んでいるため、現在の港の外側にフェリー埠頭の整備を行っています。

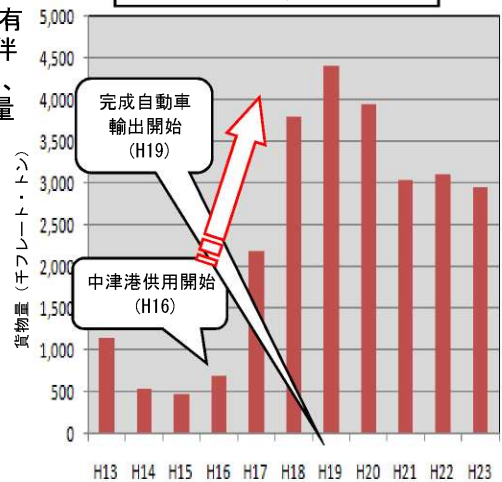


● 港湾の利用状況

海上輸送を利用することは、物流コストやCO₂排出量削減対策等に効果があります。中津港では、自動車関連産業を中心に港湾が有効に活用されています。今後は、道路網(高速交通体系)の整備に伴う背後圏の拡大や、また、関税法上の開港に指定されたことにより、貿易船の直接入港が可能になったことなどから、更なる取扱貨物量の増加が見込まれます。



中津港取扱貨物量の推移



平成16年の供用開始以来、中津港における貨物の取扱いは急増しました。しかし、世界的な景気減退によりH20、21年は対前年と比較すると減少しました。また昨年は対前年比較では微減となりました。

目標指標の達成状況

		10年前	H16年度 (計画時)	H23年度	H24年度	H27年度 (目標値)
港湾の貨物取扱量 (百万プレートトン)	目標値a	—	—	127.9	129.2	133
	実績値b	130	119	113.9	—	—
	達成率b/a	—	—	89.1%	—	—

業績評価

港湾の貨物取扱量	達成不十分	世界的な景気後退に伴う需要の減退により貨物取扱量が減少したため目標達成が不十分となりました。
----------	-------	--